

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**PEDAGOGICKÁ FAKULTA**

**DÍTĚ A DOPRAVNÍ HŘIŠTĚ**

**CHILD AND TRAFFIC PLAYGROUND**

**Bakalářská práce**

**Autor práce: Vladimír GARNOL**

**Obor studia: Vychovatelství**

**Forma studia: Kombinované studium**

**Vedoucí bakalářské práce:**

**PhDr. Jan Šmíd, PhD.**

**Praha 2011**

## **Prohlášení**

Prohlašuji, že předložená bakalářská práce je mým původním autorským dílem, které jsem vypracoval samostatně. Veškerou literaturu a další zdroje, z nichž jsem při zpracování čerpal, v práci řádně cituji a jsou uvedeny v seznamu použité literatury.

Souhlasím s prezenčním zpřístupněním své práce v univerzitní knihovně.

V Praze dne..... Podpis.....

## **Poděkování**

Chtěl bych poděkovat panu PhDr. Janu Šmídovi, PhD., za odborné vedení mé bakalářské práce.

## **Anotace**

Tato bakalářská práce je zaměřena zejména na teoretické a následně praktické uplatňování prvků dopravní výchovy na dětském dopravním hřišti. Soustředí se na prohlubování a následné využití teoretických znalostí a dovedností dětí v praktickém výcviku.

## **Abstract**

My Bachelor work is oriented on the theoretical and practical of components on traffic education on the traffic playground. She is specialized in theoretical deepening attainments. And then consequence using of children's acquirements in the practical training.

## **Klíčové pojmy**

Dopravní výchova, cíle výuky na všech stupních základní školy, dětská dopravní hřiště ve Středočeském kraji, historie dopravní výchovy, praktický výcvik, dopravní značení, provoz na pozemních komunikacích, školní vzdělávací program.

## **Key words**

Traffic education, traffic education at the primary school, traffic playground in the central-Bohemian region, traffic education's history, practically training, road signalling, traffic on the communication over land, school educational program.

## **ÚVOD**

**8**

### **1. TEORETICKÁ ČÁST**

- 1.1 Důležité informace k dopravní výchově 10
- 1.2 Výňatek ze zákona č. 361/2000 Sb., ve vztahu k problematice dopravní výchovy dětí v rozsahu chodce a některých ustanovení pro cyklisty 16

### **2. PODMÍNKY VÝCVIKU A ORGANIZACE ČINNOSTÍ DDH**

- 2.1 Cílové skupiny 20
- 2.2 Psychologické aspekty chování dětí v dopravním prostředí 20
- 2.3 Plánování činností 23
- 2.4 Personální zajištění výcviku 23
- 2.5 Evidence činnosti 24
- 2.6 Hodnocení činnosti a finanční zajištění DDH v Rakovníku 24

### **3. CÍL A OBSAH VÝUKY V JEDNOTLIVÝCH ROČNÍCÍCH**

- 3.1 Cíl a obsah výuky v 1. ročníku ZŠ a 2. ročníku ZŠ 26
- 3.2 Cíl a obsah výuky v 2. ročníku ZŠ a 3. ročníku ZŠ 26
- 3.3 Cíl a obsah výuky v 3. ročníku ZŠ a 4. ročníku ZŠ 27
- 3.4 Cíl a obsah výuky v 4. ročníku ZŠ a 5. ročníku ZŠ 28
- 3.5 Cíl a obsah výuky v 5. ročníku ZŠ a 6. ročníku ZŠ 28

### **4. PRAKTICKÝ VÝCVIK NA DDH V RAKOVNÍKU**

- 4.1 Speciální praktický výcvik 29
- 4.2 Závěrečné přezkoušení pro získání „Průkazu cyklisty“ 31

### **5. PŘEPRAVNÍ PLÁN ŠKOLY**

- 5.1 Cíle a úkoly 33
- 5.2 Klíčové prvky v přepravním řádu školy 33

5.3 Převážné skupiny	34
5.4 Možné další aktivity v rámci pracovní skupiny	36

## **6. POKUSY**

6.1 Cíle a úkoly konkrétních situací	38
--------------------------------------	----

## **7. BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY V RÁMCOVÉM VZDĚLÁVACÍM PROGRAMU PRO ZÁKLADNÍ VZDĚLÁVÁNÍ**

7.1 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání	40
7.2 Projekt „Bezpečná cesta do školy“	40
7.3 Cíle vzdělávání	41
7.4 Kompetence žáků	42
7.4.1 Kompetence k učení	42
7.4.2 Kompetence k řešení problémů	43
7.4.3 Kompetence komunikativní	44
7.4.4 Kompetence sociální a personální	45
7.4.4 Kompetence občanské	46

## **8. OPRAVNÍ SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ-PROPOZICE A POKYNY ORGANIZACÍ**

8.1 Pravidla pořádání dopravní soutěže mladých cyklistů	47
---	----

## **9. ORGANIZACE JEDNOTLIVÝCH KOL SOUTĚŽE**

9.1 Jednotlivá kola a jejich termíny	50
9.2 Propozice by měly obsahovat	51

<b>ZÁVĚR</b>	<b>52</b>
--------------	-----------

<b>POUŽITÁ LITERATURA</b>	<b>55</b>
<b>OSTATNÍ ZDROJE</b>	<b>56</b>
<b>SEZNAM PŘÍLOH</b>	<b>57</b>

*Od koho ses naučil tak dobrému chování?  
Od těch, odpověď, kteří se chovali špatně.  
Co jsem u nich viděl nesprávného,  
tomu jsem se vyhýbal.  
/Sádi/*

## ÚVOD

Dnešní doba s sebou přináší nespočet změn, které se dotýkají bezprostředně každého z nás, našich životů, našeho zdraví, našich blízkých. Z pohledu široké veřejnosti jsou to negativní změny v dynamice dopravy, v hustotě silničního provozu, v mentalitě, v chování lidí, kteří se v silniční dopravě aktivně účastní. Tam, kde se silniční doprava dřív zastavila, dnes je téměř po celý den a noc. Postupem času se dá říci, že toto se dalo očekávat. To, že každý se setká se silničním provozem, a to již od útlého věku, kdy člověk musí již začít řešit nepřiměřené dopravní situace, navozuje nutnost, aby dopravní výchova v celé šíři, byla součástí výchovně vzdělávacího programu.

I když se na většině základních škol učí podle upravených učebních osnov, ani tyto návrhy upravených osnov obecné občanské školy však zřetelně nestanoví, co by měl žák v průběhu a po ukončení povinné školní docházky z dopravní výchovy vlastně znát a umět. Dopravní výchova vlastně především funguje tam, kde pedagog pochopil důležitost této výchovy, kdy se hlavně jedná o bezpečnost dětí a zejména pro jejich přípravu na budoucí roli řidiče motorového vozidla. Zejména škola, pedagog, vychovatel, právě oni by měli být zárukou systematického a hlavně odborného vedení dopravní výchovy. Je velice zapotřebí, aby došlo k sjednocení osnov pro dopravní výchovu, co vlastně škola musí pro dopravní výchovu dětí udělat. Aby se vědělo, co musí děti určité věkové hranice vědět, aby pedagogové byli dostatečně odborně vzdělaní. Základy bezpečné jízdy na jízdním kole musí být dány do podvědomí dětí, jako vstup do „rovnoprávného“ motorizovaného provozu, neboť již desetileté dítě může samostatně jezdit na jízdním kole, tudíž se stává účastníkem silničního provozu a podle vyhlášky, mu vznikají určitá práva a povinnosti z toho plynoucí.



Důležitou součástí dopravní výchovy dětí je zejména praktický výcvik na dětském dopravním hřišti. Prostory a vybavení dětského dopravního hřiště využívají školy, jak prvnímu seznámení se zákonitostmi silničního provozu, tak s uplatňováním pravidel silničního provozu pro cyklisty a chodce. Již zde, na dopravním hřišti, dochází ke zdokonalování dovedností, nutných pro bezpečnou jízdu na kole a chůzi a rovněž dochází k získávání a k osvojení návyků, potřebných pro bezpečné začlenění do silničního provozu. Výcvik musí být prováděn dle dané metodiky.

Dětská dopravní hřiště zejména slouží k výcviku mladých cyklistů, chodců, rovněž se na dětském dopravním hřišti konají různé soutěže s dopravní tematikou, taktéž zde dochází k synchronizaci jízdy na kole dětí s rodiči.

Dětská dopravní hřiště ve Středočeském kraji patří, jak po stránce vybavenosti a dostupnosti, tak po stránce fungování, mezi nejlepší v České republice. Ale má to i druhou stránku, že některá hřiště mají určité nedostatky. Současně také v dopravní výchově nalezneme určité rozpory, na což bych chtěl poukázat. V bakalářské práci se zaměřuji především na bližší seznámení s pravidly silničního provozu, povinnosti chodců a cyklistů. Součástí této práce je také praktický výcvik jeho specifika a význam pro dítě ve školním věku. V závěru uvádím studii stavu dopravních hřišť ve Středočeském kraji, konkrétně v Rakovníku.

# 1. TEORETICKÁ ČÁST

## 1.1 Důležité informace k dopravní výchově, historie dopravní výchovy v Československu a později také v České republice

Dopravní výchova má v České republice dlouhou historii. Od svých začátků je spojována s řešením negativních dopadů rozvoje dopravy na společnost a snižování dopravní nehodovosti.

Problematiky nárůstu dopravní nehodovosti se již v počátcích chopily tři hlavní instituce:

- Autoklub republiky Československé
- Elektrické dráhy a autobusy hlavního města Prahy
- Dopravní úřad policejního ředitelství v Praze

Tyto instituce se zaměřovaly na hlavní témata:

- nehodovost dětí a mládeže řešit školním a mimoškolním dopravně - výchovným vzděláváním,
- minimalizovat nedostatky v metodice náročnosti řidičských zkoušek,
- alkohol a jeho vliv na nehodovost a zjišťování duševní způsobilosti k řízení motorových vozidel.

Dopravní výchova byla pořádána formou „bezpečnostních hodinek“ a výuka byla zaměřena zejména na názornost. Snahy o bezpečnost dětí a mládeže v dopravním prostředí se objevily již v roce 1934 a to v Podrobných učebních osnovách obecných škol pražských, podle kterých mají být prvky dopravní výchovy soustředěny do obsahu vyučovacích předmětů s určitou systematičností a nejdůležitější témata, pojmy a zásady se mají opakovat, prohlubovat a rozšiřovat i v následujících ročnících. Již v roce 1935 český motoristický spisovatel, učitel František Alexander ELSTNER (1902-1974) použil ve svých hodinách bezpečnosti pojem „Dopravní výchova“.

V roce 1990 se Evropská hospodářská komise organizace spojených národů obrátila na všechny státy Evropy s naléhavou výzvou k zastavení krajně nepříznivého a znepokojivého vývoje nehodovosti v silničním provozu a k tomuto vydalo prohlášení: „Bezpečnost silničního provozu znamená život.“

## **BESIP A DOPRAVNÍ VÝCHOVA**

*„Dopravní výchova je realizována prostřednictvím Centra služeb pro silniční dopravu, které zajišťuje systematickou dopravní výchovu dle regulí „Tématického plánu Ministerstva dopravy“. Děti školního věku se učí na celkem 150 dopravních hřištích po celé české republice chování ve skutečném provozu. Své znalosti a dovednosti si pak mohou děti procvičit na Dopravní soutěži mladých cyklistů, jehož absolutní finále se koná na mezinárodní úrovni. Jsme také vydavatelem metodických a didaktických materiálů pro 1. stupeň základních škol (a nejen pro ně) v oblasti dopravní výchovy.“* (BESIP, webové stránky, 2010)<sup>1</sup>

Vláda České republiky svým usnesením č. 276/ 1990 Sb. Uložila Radě vlády pro BESIP, zpracovat Systémový program zvýšení bezpečnosti silničního provozu se záměrem úkoly řešit uceleně, koordinovaně a účinně.

Následně zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších změn a doplnění stanovuje cyklistům minimální věk pro samostatnou jízdu na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné komunikaci na 10 let (mladší 10 let smí na těchto komunikacích jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let). Tohoto věku většina žáků dosahuje ve 4. třídě základní školy.

---

<sup>1</sup> <http://www.ibesip.cz/Kdo-jsme>

V dalších ustanoveních zákona se sice stanovují i další podmínky jako je např. dostatečná tělesná a duševní způsobilost, v potřebném rozsahu ovládání jízdy na jízdním kole (řízení vozidla) a ovládání předpisů o provozu na pozemních komunikacích. Splnění těchto podmínek však žádný cyklista z citace zákona prokazovat nemusí.

Standard základního vzdělávání, ze kterého vycházejí učební osnovy, stanovuje zařadit dopravní výchovu do jednotlivých učebních předmětů (např. prvouka, výchova ke zdraví, rodinná výchova, tělesná výchova) v různých ročnících tak, aby žáci zvládli základní pravidla pro chodce nejpozději do třetí třídy a od čtvrté třídy pak základní pravidla pro cyklisty.

Ke zvýšení účinnosti dopravní výchovy jsou Radou vlády České republiky pro bezpečnost silničního provozu vyhlašovány celostátní programy. Jedním z nich je program systematického výcviku cyklistů na dětských dopravních hřištích (DDH). Ty hrají v procesu dopravní výchovy cyklistů nezastupitelnou roli, zejména pak v praktickém výcviku nacvičováním jednotlivých dopravních situací blízkých běžnému silničnímu provozu.

Důležitým předpokladem úspěšnosti je sladění teoretického vyučování a praktického výcviku v určitém časovém období, tedy v průběhu 4. třídy základní školy a jeho ukončení přezkoušením, kdy žáci v případě úspěšnosti získávají „Průkaz cyklisty“, který se tak stává velkou motivací k získání co nejlepších znalostí a dovedností.

Vzhledem k tomu, že působnost jednotlivých DDH, způsob teoretické výuky a praktického výcviku jsou rozdílné, závisející na jednotlivých provozovatelích, na personálním obsazení ale i na finančních možnostech, je vydáván tento materiál, stanovující **minimální obsah** teoretické výuky a praktického výcviku včetně přezkoušení znalostí pro získání „**Průkazu cyklisty**“.



Obr. č. 1: Průkaz cyklisty

Cílem dopravní výchovy je snaha prostřednictvím interaktivních pomůcek a cvičení prohloubit u dětí právní vědomí v oblasti silničního provozu se zaměřením na bezpečný pohyb chodců a cyklistů (zásady přecházení vozovky, povinná a doporučená výbava jízdního kola, význam cyklistické ochranné přilby, znalost dopravních značek, řešení křižovatek apod.)

Dopravní výchova jako součást výuky na základní škole by měla být, aby měla výuka efektivní dopad na žáka, rozdělena do dvou rovin:

a/ teoretická část – uskutečňuje se interaktivní formou většinou v měsících listopad – březen v rámci řízených besed s dětmi na školách, kdy se u žáků prohlubují znalosti týkající se problematiky chodce i základní znalosti problematiky cyklisty.

b/ praktická část – uskutečňuje se přímo na dopravním hřišti, většinou v jarních měsících. Děti si mohou vyzkoušet své dovednosti a teoretické znalosti uplatnit v praktickém cvičení na hřišti. Praktická část probíhá za dozoru vyškoleného pedagoga. Většinou škola spolupracuje s obvodním oddělením Policie ČR.



Obrázek č. 2: Příklad dopravního hřiště v Uherském Brodě (Zdroj: [www.dhub.ic.cz](http://www.dhub.ic.cz))

Cíle dopravní výchovy v současnosti:

- pochopení funkce dopravy, jejího řízení a regulace
- formování mravního vědomí a jednání, pochopení odpovědnosti za chování v dopravním prostředí
- osvojení si pravidel bezpečného chování a jednání jako účastník dopravního provozu (chodec, cyklista, spolujezdec atd.)
- zvládnutí správné techniky chůze a jízdy na jízdním kole
- pochopení významu dobrého technického stavu údržby dopravních prostředků
- praktické zvládnutí údržby jízdního kola, koloběžky, bruslí
- význam role policistů při bezpečnosti dopravy
- osvojení si správného jednání při dopravní nehodě

Výchova účastníků silničního provozu:

- zdokonalovat dopravní výchovu 3-5letých dětí v předškolních zařízeních a v rodině
- podporovat zakládání Klubů dopravní výchovy předškolních dětí s ohledem na vzrůstající počet dětí, které nebudou využívat služeb předškolního zařízení
- věnovat soustavnou, zvýšenou pozornost rizikovým skupinám, zejména věkové kategorii 5 - 7 let /nejmladší samostatný chodec /, 10 – 12 let /nejmladší samostatný řidič / 18 – 21 / řidič motorového vozidla – začátečník /, osoby starší 60ti let a osoby invalidní
- zajišťovat organizovaně a metodicky výcvik, výuku na dětských dopravních hřištích
- v neposlední řadě účinně motivovat výrobu, prodej a používání oděvů a jiných výrobků s použitím reflexních materiálů hlavně pro chodce a cyklisty.

Na základě výše uvedených bodů, by měla být výuka dopravní výchovy zajištěna na všech stupních základních škol, ale i již v mateřských školách a to v dostatečné míře. A však praxe tomu neodpovídá, na některé nedostatky jsem již poukázal v úvodu, těmi dalšími jsou např. nedostatečné řešení problematiky vstupu dítěte do silničního provozu a to jako cyklista, nedostatečné zdůraznění potřeb praktického nácviku jízdy podle pravidel silničního provozu i vlastní výuky na dětském dopravním hřišti. Je proto bezpodmínečně nutné, aby byly zařazeny závazné a konkrétní témata do výuky garantujících předmětů / prvouka, vlastivěda, přírodověda, tělesná výchova /.

## **1.2 Výňatek ze zákona č. 361 / 2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích, ve vztahu k problematice dopravní výchovy dětí v rozsahu chodce a některých ustanovení pro cyklisty**

### **Povinnosti řidiče § 5 zák. č. 361 / 2000 Sb.:**

Řidič je kromě povinností uvedených v § 4 výše uvedeného zákona povinen:

- s výjimkou řidiče tramvaje je **umožnit chodci**, který je na přechodu pro chodce nebo jej hodlá použít, nerušené a bezpečné přejití vozovky, proto se musí řidič takového vozidla přibližovat k přechodu pro chodce takovou rychlostí, aby mohl zastavit vozidlo před přechodem pro chodce, a pokud je to nutné, je povinen před přechodem pro chodce vozidlo zastavit. (Toto ustanovení patří samozřejmě i pro cyklisty, to znamená, že i cyklista je povinen umožnit chodci, který hodlá použít vyznačeného přechodu pro chodce nerušené a bezpečné přejití vozovky.)

### **Chůze § 53 zák. č. 361 / 2000 Sb.:**

- Chodec musí užívat především chodníku nebo stezky pro chodce. Chodec, který nese předmět, jímž by mohl ohrozit provoz na chodníku, užije pravé strany krajnice nebo pravého kraje vozovky.
- Jiní účastníci provozu na pozemních komunikacích než chodci nesmějí užívat chodníku nebo stezky pro chodce, pokud není v tomto zákoně stanoveno jinak.
- Kde není chodník neschůdný, chodí se po levé krajnici, a kde není krajnice nebo je-li neschůdná, chodí se co nejblíže při levém okraji vozovky. Chodci smějí jít po krajnici nebo při okraji vozovky nejvýše dva vedle sebe. Při snížené viditelnosti, zvýšeném provozu na pozemních komunikacích nebo v nebezpečných a nepřehledných úsecích smějí jít chodci pouze za sebou.
- Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí chodec ohrozit cyklistu jedoucí po stezce.
- Je-li zřízena stezka pro cyklisty a pro chodce označena dopravní značkou



- „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pruh pro cyklisty, je chodec povinen použít pouze pro pruh vyznačený pro chodce. Pruh vyznačený pro cyklisty může chodec užít pouze při obcházení, vcházení a vycházení ze stezky pro chodce a cyklisty, přitom nesmí ohrozit cyklisty jedoucí v pruhu vyznačeném pro cyklisty.

Osoba vedoucí jízdní kolo nebo moped smí užít chodníku, jen neohrozí-li ostatní chodce, jinak musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky.

Osoba pohybující se na lyžích, na kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavením nesmí na chodníku nebo na stezce pro chodce ohrozit ostatní chodce.

Současná právní úprava doznala změny oproti předchozí (z roku 2001) u chodce, který nese předmět, jímž by ohrozil chodce na chodníku. Nyní musí užít pravé krajnice nebo pravého okraje vozovky (dříve vlevo).

#### **Jízda na jízdním kole, § 57 zák. č. 361 / 2000 Sb.,**

- Je-li zřízen jízdní pruh pro cyklisty, stezka pro cyklisty nebo je-li na křižovatce s řízeným provozem zřízen pruh pro cyklisty a vymezený prostor pro cyklisty, je cyklista povinen ji užít.
- Na vozovce se na jízdním kole jezdí při pravém okraji vozovky, nejsou-li tím ohrožováni ani omezováni chodci, smí se jet po pravé krajnici. Jízdním kolem se z hlediska provozu na pozemních komunikacích rozumí i koloběžka.
- Cyklisté smějí jet je jednotlivě za sebou.
- Pohybují-li se pomalu nebo stojí-li vozidla za sebou při pravém okraji vozovky, může cyklista jedoucí stejným směrem tato vozidla předjíždět nebo objíždět z pravé strany po pravém okraji vozovky nebo krajnici, pokud je vpravo od vozidel dostatek místa, přitom je povinen dbát zvýšené opatrnosti.
- Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, nesmí cyklista ohrozit chodce jdoucí po stezce.

- Je-li zřízena stezka pro chodce a cyklisty označená dopravní značkou „Stezka pro chodce a cyklisty“, na které je oddělen pruh pro chodce a pro cyklisty, je cyklista povinen užít pouze pruh vyznačený pro cyklisty. Pruh vyznačený pro chodce může cyklista užít pouze při objíždění, předjíždění, otáčení, odbočování a vjíždění na stezku pro chodce a cyklisty, přitom nesmí ohrozit chodce jdoucí v pruhu vyznačeném pro chodce.
- Jízdní pruh pro cyklisty nebo stezku pro cyklisty může užít i osoba pohybující se na lyžích nebo kolečkových bruslích nebo obdobném sportovním vybavením.
- Před vjezdem na přejezd pro cyklisty se cyklista musí přesvědčit, zdali může vozovku přejet, aniž by ohrozil sebe i ostatní účastníky provozu na pozemních komunikacích, cyklista smí předjíždět vozovku, jen pokud s ohledem na vzdálenost a rychlost jízdy předjíždějících vozidel nedonutí jejich řidiče ke změně směru jízdy nebo rychlosti jízdy. Na přejezdu pro cyklisty se jezdí vpravo.

#### **Cyklista mladší 18, § 58 zák. č. 361 / 2000 Sb.,**

- Cyklista mladší 18 let **je povinen za jízdy použít ochrannou přilbu** schváleného typu podle zvláštního právního předpisu a mít ji nasazenou a řádně připevněnou na hlavě.
- Dítě mladší 10 let smí na silnici, místní komunikaci a veřejně přístupné účelové komunikaci jet na jízdním kole jen pod dohledem osoby starší 15 let, to neplatí pro jízdu na chodníku, cyklistické stezce a v obytné a pěší zóně
- Na jednomístném kole není dovoleno jezdit ve dvou, je-li však kolo vybaveno pomocným sedadlem pro přepravu dítěte a pevnými opěrami pro nohy, smí osoba starší 15 let vézt osobu mladší 7 let
- Cyklista nesmí jet bez držení řidítek, držet se jiného vozidla, vést za jízdy druhé jízdní kolo, ruční vozík, psa nebo jiné zvíře a vozit předměty, které by znesnadňovaly řízení jízdního kola nebo ohrožovaly jiné účastníky provozu na pozemních komunikacích. Při jízdě musí mít cyklista nohy na šlapadlech.

- Za jízdy kolo smí připojit přívěsný vozík, který není širší než 800 mm, má na zádi dvě červené odrazky ne trojúhelníkového tvaru umístěné co nejbližší k bočním obrysům vozidla a je spojen s jízdním kolem pevným spojovacím zařízením. Zakrývá-li přívěsný vozík nebo jeho náklad za snížené viditelnosti zadní obrysové červené světlo jízdního kola, musí být přívěsný vozík opatřen vlevo na zádi červeným neoslňujícím světlem.

Cyklistická přilba je **povinná** pro všechny osoby mladší 18 let. Nerespektování této povinnosti je jako přestupek postižitelné pouze pro osoby ve věku od 15 let, neboť podle stávající právní úpravy se přestupku může dopustit pouze osoba starší 15 let. **Přesto právě z hlediska úrazovosti dětí při jízdě na kole je nutné tomuto povinnému vybavení věnovat zvýšenou pozornost.**

Výsledky odborných studií prokazují, že **cyklisté užívající při jízdě přilbu postupují 19 krát menší riziko úmrtí, než ti, kteří ji nepoužívají.** Neboť nejčastější místa poranění dětí po pádu z kola jsou:

- 44 % oblastí hlavy
- 27 % paže
- 23 % kolena
- 6 % břicho
- 

Z úrazů hlavy pak s pomocí přilby lze předejít:

- 83 % fraktur lebky
- 53 % zranění měkkých částí hlavy
- 48 % poškození mozku

Výsledku studií jsou jistě dostatečným varováním.



Obrázek č. 3:

Dítě s cyklistickou helmou

(Zdroj: [www.alternativni-cyklistika.cz](http://www.alternativni-cyklistika.cz))

## **2. PODMÍNKY VÝCVIKU A ORGANIZACE ČINNOSTÍ NA DĚTSKÉM DOPRAVNÍM HŘIŠTI**

### **2.1 Cílové skupiny**

Výcvik na dětském dopravním hřišti je bezpodmínečně nutný směřovat především na věkovou skupinu začínajících cyklistů, tzn. na žáky již 3. – 4. ročníku, na děti 8 – 10leté. Právě tato kategorie dětí vstupuje do silničního provozu jako premianti. A již u této kategorie lze předpokládat, že mají již určité zkušenosti, jak teoretické tak praktické, ale ty jsou ještě naprosto nedostačující a jsou většinou bez jakéhokoliv spojení s praktickým využitím v konkrétních situacích.

V případě nenaplnění kapacity na dětském dopravním hřišti, je možné přistoupit k výcviku pravidel silničního provozu pro chodce, organizovaného zpravidla pro děti ve věku 5 – 9 let / Mateřská školka, 1. – 3. ročník Základní školy /. Z organizačních důvodů se neprovádí výcvik cyklistů starších, pokročilých, tedy děti ve věku 12- 14 let.

### **2.2 Psychologické aspekty chování dětí v dopravním prostředí**

Děti druhého stupně základní školy ve věku 12 až 15 let patří do věkové skupiny tzv. pubescentů, u kterých dochází ke komplexní proměně fyzických a psychických vlastností v důsledku dospívání souvisejícím s emoční nestabilitou, rozladěností, tendencí reagovat přecitlivěle či apaticky. Emotivní reakce nejsou nápadné a intenzivní, ale spíše krátkodobé, proto nelze odhadovat reakce na různé situace, neboť dítě může na stejné situace reagovat různými způsoby.

V rámci celkové dospívání dochází i ke změně způsobu myšlení. Vzniká schopnost uvažovat abstraktně i o věcech, které nejsou konkrétní nebo reálné. Dokáží uvažovat systematicky, vytvářet hypotézy a následně je řešit a toho je možno využívat i při výuce dopravní výchovy a navazovat „Co by...kdyby...“ a následně je řešit. Přesto je dobré ve výuce brát ohled na skutečnost, že děti v daném věku bývají velmi kritičtí, kompromis je pro ně nepřijatelný, podléhají pocitu, že jejich vlastní myšlenky a přesvědčení jsou nejlepší, což může vést k pocitu, že se jim nemůže nic stát, protože vše dělají nejlépe.

Z výše uvedených skutečností dochází k chybám již v dopravním prostředí, mezi které nejčastěji patří:

- Náhlé vběhnutí do vozovky bez rozhlédnutí
- Špatné rozhlédnutí při přecházení silnice
- Přecházení silnice na nevhodných místech
- Přebíhání přes vozovku a ztráta přehledu o provozu
- Hry v blízkosti vozovky, postrkování se v místě, kde hrozí pád do vozovky
- Náhlá změna směru jízdy u dětí – cyklistů
- Nerespektování pravidel silničního provozu
- Špatná viditelnost dětí při snížené viditelnosti
- Špatný odhad vzdálenosti a rychlosti
- Podceňování rizika
- Nerespektování dopravní značky a světelné signalizace
- Nedostatečné věnování pozornosti dopravnímu provozu

## 2.3 Plánování činností

Základem efektivního provozu na dětském dopravním hřišti je včasné plánování jeho činnosti, především zpracování harmonogramů návštěv jednotlivých tříd, škol, plánovité vymezení prostorů pro návštěvy školních družin, popř. dětských organizací, pro návštěvy neorganizované / rodiče s dětmi / i pro regionálně vyhlašované soutěže.

Harmonogramy činností dětského dopravního hřiště jsou zpracovány zvlášť na podzim a zvlášť na jarní období školního roku. Podkladem pro sestavení harmonogramu jsou vyplněné přihlášky s požadavky jednotlivých škol a regionu.

Provoz dětských dopravních hřišť na území Středočeského kraje zajišťuje Ústřední automotoklub ČR.

<b>Místo</b>	<b>Provozovatel (adresa, tel.)</b>
Neratovice	AŠ Satýnková, Obříství, t. 603 895 578
Mladá Boleslav	ZŠ Václavkova 1040, MB, t. 603 476 621
Bělá p. B.	AŠ Šmíd, Na výsluní 937, t. 603 895 578
Nymburk	AŠ Drahelice, Drahelická 2083, Nymburk, t. 325-531-708
Beroun	AŠ Smolík, Lidická 135, Beroun t. 311 626 249
Hořovice	AŠ Kubec, Lipová 1369, Hořovice t. 602 128 933
Kladno	AŠ ESOX, Smečenská 837, Kladno, t. 312 267 433
Slaný	DDM Ostrov, Třebízského 163, Slaný, t.: 312-522-503
Příbram	Momentálně není v provozu
Praha západ	Autoškola Autoexpert, t. 606 829 007

## 2.4 Personální zajištění výcviku

Dětské dopravní hřiště v Rakovníku provozuje firma AVZO Rakovník v rámci programů pro Základní a Mateřské školy. Výuku zajišťuje proškolený pracovník. Pracovník je proškolen na instruktážích dětského dopravního hřiště, které se konají v rámci proškolování pracovníků firmy AVZO Rakovník.

Výcvik na dětském dopravním hřišti je rovněž závislý na učiteli, který na hřiště děti přivádí. Před samotnou praktickou výukou na dopravním hřišti je samozřejmostí teoretická připravenost žáků. Co by bylo pro výuku přínosem, aby učitel a pracovník dětského dopravního hřiště organizovali výcvik žáku společně. Avšak vzhledem k tomu, že přípravě učitelů v dopravní výchově je věnována minimální pozornost, nelze většinou očekávat, že by učitel mohl sám vést plnohodnotný výcvik žáků. Učitel však musí minimálně spolupracovat na výcviku v těchto fázích:

a/ výcvik na dětském dopravním hřišti, po dohodě s pracovníkem dětského dopravního hřiště organizovat základní části výcviku, popř. zajišťovat výcvik dalších skupin

b/ Teoretická příprava žáků před vlastním výcvikem /seznámit žáky s obsahem a náplní výcviku, s hlavními pravidly a zásadami, které budou při výcviku uplatňovány a vyžadovány

c/ působit na žáky v období mezi jednotlivými návštěvami dětského dopravního hřiště / pozorování a hodnocení chování a jednání účastníků silničního provozu, výcvik mimo dětské dopravní hřiště, opakování teorie, zadávání úkolů a otázek, apod./

V odpoledních hodinách a o víkendech, kdy je hřiště otevřeno, pro veřejnost, si zajišťují výcvik učitelé a rodiče sami.

## **2.5 Evidence činnosti**

Každé dětské dopravní hřiště musí mít evidenci návštěv a činností. Tyto evidence je důležitá pro zajištění plánování obsahu systémových jednotek výcviku, ale samozřejmě i pro kontrolní činnost a statistické potřeby. Toto je evidováno v knize návštěv, kde musí být uvedeny tyto základní údaje:

- termín a doba výcviku /počet hodin výcviku/
- název školy, popř. jiného zařízení
- třída, popř. skupina
- aktualizovaný počet dětí, které se zúčastnily výcviku
- obsahová stránka výcviku / označení jednotky v rámci systému/
- podpisová doložka doprovázejícího učitele

Pracovník dětského dopravního hřiště musí na vyžádání tuto evidenci předložit kontrolním orgánům.

## **2.6 Hodnocení činnosti a finanční zajištění dětského dopravního hřiště v Rakovníku**

Provozovatel dětského dopravního hřiště pravidelně hodnotí a sumarizuje činnost dětského dopravního hřiště, a to dvakrát ročně, podzimní a jarní období /pro potřeby dokumentace a statistiky v rámci školního i kalendářního roku /. Podkladem pro hodnocení je Kniha návštěv dětského dopravního hřiště v Rakovníku. V hodnocení činnosti dětského dopravního hřiště je nutno uvádět tyto údaje:

A. Absolutní počet hodin organizované činnosti na dětském dopravním hřišti v daném období v tomto členění:

- výcvik začínajících cyklistů, popř. chodců / 4. a 5. ročník /
- doplňující výcvik chodce
- jiné akce



Absolutní počet žáků, které v daném období dětské dopravní hřiště navštívily a absolvovaly výcvik nebo se zúčastnily dopravně-výchovných akcí. Zde se uvádí celkový počet žáků, i když je zřejmé, že některý z žáků, se akce zúčastnilo vícekrát.

B. Počty žáků, které na dětském dopravním hřišti absolvovaly pravidelný systematický výcvik, zde se uvádí počet dětí a počet výcvikových hodin v daném období / např. 100 žáků absolvovalo tříhodinový systematický výcvik =  $100/3$  /.

C. Dílčí informace o obsahu jiných akcí na dětském dopravním hřišti / název akce, pořadatele a její zhodnocení, počet účastníků /.

Toto hodnocení předkládá provozovatel dětského dopravního hřiště příslušnému dvakrát ročně pracovišti BESIP. Dětské dopravní hřiště v Rakovníku je financováno z BESIPU a dotací města Rakovník

### **3. CÍL A OBSAH VÝUKY V JEDNOTLIVÝCH ROČNÍCÍCH**

#### **3.1 Cíl a obsah výuky v 1. ročníku ZŠ a 2. ročníku Z v Š**

- bezpečná cesta do školy
- účastníci silničního provozu
- chůze po chodníku, stezka pro chodce
- význam světelných signálů pro chodce
- bezpečné přecházení vozovky na rovném a přehledném úseku, po přechodu pro chodce, nadchodu a podchodu
- schopnost rozeznat nebezpečná místa
- nebezpečná místa pro přecházení vozovky
- zásady bezpečného chování v hromadné dopravě /nastupování, vystupování, chování při jízdě / a další povinnosti při přepravě
- chování při jízdě v automobilu
- bezpečná místa pro hry dětí, sáňkování, lyžování, in-line

V příloze č. 1 příkládám příklad pracovního listu pro 1. stupeň základní školy.

#### **3.2 Cíl a obsah výuky ve 2. ročníku ZŠ a ve 3. ročníku Z v Š**

- upevňovat a doplňovat zásady správného chování chodce
- chůze po silnici / krajnice – vozovka /, nebezpečná místa pro chůzi po silnici
- chůze přes silniční přejezd bez závor i se závorami
- chůze a chování na kruhovém objezdu
- nebezpečí, která hrozí chodcům za snížené viditelnosti
- druhy hromadné dopravy
- výcvik základních dovedností jízdy na kole
- způsoby pomoci starým lidem, nemocným či jinak lidem s určitým defektem v prostředcích hromadné dopravy

- kázeň a ohleduplnost k ostatním účastníkům silničního provozu / neomezovat, nepřekážet a neohrožovat ostatní účastníky silničního provozu /

### **3.3 Cíl a obsah výuky ve 3. ročníku ZŠ a ve 4. ročníku Z v Š**

- upevňovat a doplňovat zásady správného chování chodce
- místa a úseky, kam je chodcům vstup zakázán
- pravidla pro bezpečnou jízdu na in-line bruslích, skateboardu, koloběžce
- světelné signály a pokyny policisty v silničním provozu
- vozidla se zvláštním výstražným znamením – reakce na signály vozidel
- způsob přivolání první pomoci, základy první pomoci při dopravní nehodě
- druhy doprav a dopravních prostředků minulosti a současnosti
- význam dopravy pro člověka a společnost, negativní vliv dopravy na životní prostředí
- základní pravidla pro jízdu na kole
- výcvik základních úkonů a dovedností jízdy a na kole
- vjíždění na vozovku z míst ležících mimo úroveň silnice
- jízda u pravého okraje vozovky
- postupné zastavení u pravého okraje vozovky
- vyjíždění od okraje vozovky
- jízda na kole ve skupině
- ochranné pomůcky /helma, nákoleníky, náloketníky, reflexní prvky /
- odbočování vpravo
- správné řazení před křižovatkou do přímého a pravého jízdního pruhu

### **3.4 Cíl a obsah výuky ve 4. ročníku ZŠ a v 5. ročníku Z v Š**

- upevňovat a doplňovat zásady správného chování chodce a cyklisty
- znát součásti povinného vybavení cyklisty a jízdního kola
- osvojit si prakticky způsob jízdy a technický stav jízdního kola
- předjíždění, objíždění vozidel v silničním provozu
- objíždění překážky
- odbočování vlevo
- projíždění křižovatky silnic rozlišených dopravními značkami na hlavní a vedlejší silnici
- projíždění křižovatky silnic nerozlišenými dopravními značkám
- řešení dopravních situací na křižovatkách

### **3.5 Cíl a obsah výuky v 5. ročníku ZŠ a v 6. ročníku Z v Š**

- upevňovat a doplňovat správné chování chodce a cyklisty
- projíždění nebezpečných míst a úseků
- upevňovat a doplňovat zásady první pomoci
- jízda přes železniční přejezdy
- projíždění křižovatky s řízeným provozem
- ochranné pomůcky, reflexní doplňky

## 4. PRAKTICKÝ VÝCVIK NA DDH V RAKOVÍKU PRO ŽÁKY 4. TŘÍD ZŠ

### 4.1 Speciální praktický výcvik

A) **V úvodu** seznámit všechny žáky s prostorovým uspořádáním dětského dopravního hřiště, s jednotlivými svislými a vodorovnými značkami, se zdůrazněním na jejich význam a požadavek na jejich důsledné dodržování.

B) **Praktická ukázka následujících úkonů** – provede vyučující nebo jim pověřený žák, který předvede ukázku správného postupu jednotlivých úkonů podle příslušných ustanovení pravidel provozu na pozemních komunikacích. Předvede zároveň i všechny možné chybné postupy, aby byla zdůrazněna jejich nebezpečnost a jejich možné následky v silničním provozu.

- seznámení s typem jízdních kol používaných k výcviku na DDH, zejména z hlediska brzdění jízdního kola
- postup při vjíždění od okraje vozovky, okraje chodníku
- jízda vpravo, při pravém okraji vozovky
- postup při zastavení u okraje vozovky, chodníku
- postup při objíždění překážky
- postup při předjíždění cyklisty
- postup cyklisty při odbočování vpravo a vlevo
- řazení do jízdních pruhů podle dopravních značek „Řadicí pruhy“ a „Směrové šipky“
- projíždění jednotlivými křižovatkami při důsledném dodržování přednosti v jízdě a povinnosti cyklisty u značky STOP (**doporučení**-dopravní značkou STOP doplnit vodorovnou značkou V5 – Příčná čára souvislá nebo V6 s nápisem STOP z důvodu jednoznačného stanovení místa, kde cyklista zastaví).

### **C) Praktický výcvik žáků:**

**Doporučení** – organizovat pro skupiny o počtu 10 až 12 žáků – při zabezpečení výuky jedním učitelem. Ostatní žáky – část využít pro kontrolu jednotlivých stanovišť na dodržování pravidel provozu na pozemních komunikacích, další část může plnit za vedení pedagogického doprovodu část IV. Střídání skupin provádět v omezeném časovém intervalu, např. po 15 minutách.

#### **Při výuce klást důraz na:**

- sledování provozu na pozemní komunikaci (vědět včas kam chci jet, jak budu postupovat, jaký mám přehled o ostatních účastnících provozu apod.)
- správně ohlédnutí se před daním oznámení o změně směru jízdy při vyjíždění od okraje vozovky, před odbočováním vlevo, objížděním
- jízdu po pravé straně vozovky, zejména v zatáčkách
- důsledné dodržování pravidel provozu, dopravního značení a zejména přednosti v jízdě, zákazy vjezdu, příkázané směry jízdy, zákazy odbočování, jednosměrný provoz apod.
- včasné a postupné brzdění při zastavování, dávání přednosti (nepřipustit blokování kol).

### **D) Jízda zručnosti.**

Pro zkvalitnění techniky jízdy a vlastního ovládání jízdního kola se doporučuje, část vyučovacího celku praktického výcviku věnovat jízdě zručnosti. Tento výcvik pak zaměřit zejména:

- přímou jízdu složeným koridorem
- slalom mezi kužely
- soutěž o nejpomalejší jízdu na určitou vzdálenost (každý cyklista projíždí
- vyznačenou dráhu širokou asi 1 metr a dlouhou do 10 metrů: z dráhy nesmí
- vyjet ani se nesmí dotknout nohou země)

#### **E) Závěrečné přezkoušení praktického výcviku.**

V závěru praktického výcviku se doporučuje provést závěrečné přezkoušení v trvání asi 10 až 15 minut pro každou skupinu. Žáci obdrží příslušný počet žetonů, které jim budou za závažné přestupky odebrány ve formě „tzv. pokuty“. Vyučující předem určí, které přestupky považuje za závažné. Žák, který v průběhu praktického přezkoušení „utratil“ všechny žetony, tak **nesplnil** podmínky pro získání „Průkazu cyklisty“ a to i přesto, že splnil podmínky testovaného přezkoušení z pravidel provozu na pozemních komunikacích.

## **4.2 Závěrečné přezkoušení pro získání „Průkazu cyklisty“**

#### **A) Přezkoušení pravidel provozu na pozemních komunikacích:**

Kontrolní testové pro zkoušku cyklisty uvedené v předchozí části tohoto materiálu jsou zpracovány do souborů tří testů, obsahující 20 otázek, z toho 10 otázek je ze všeobecné části zákona v rozsahu cyklisty, 7 otázek ze znalosti dopravních značek a 3 otázky ze znalostí řešení křižovatek. Při zpracování testů byl vzat v úvahu věk žáků 10 let a jsou tedy určeny pro tuto věkovou kategorii.

Testy jsou určeny pro stálé používání a žáci správné odpovědi zapisují do „odpovědních lístků“ používaných i pro dopravní soutěže (nikoliv do testů). Podmínky úspěšnosti pro hodnocení prospěl, stanoví vyučující před vlastním přezkoušením. Počet správných odpovědí by neměl být nižší než 80% .

#### **B) Přezkoušení dodržování pravidel při provozu na DDH - praktického výcviku.**

Hodnocení je obsaženo v předchozí části – Závěrečné přezkoušení praktického výcviku tohoto tematického plánu pro praktický výcvik. Způsob používání „žetonů“ může být nahrazen obdobnou formou splňující stejný cíl, např. zapisováním přestupků do kartiček, tiskopisů, dírkami do kupónu nebo jinými podobnými formami.

### C) Organizační postup u žáků, kteří neprospěli.

Pedagogický doprovod vyplní „Průkaz cyklisty“ podle přítomných žáků. Žáci, kteří nesplnili podmínky testového přezkoušení nebo podmínky praktického přezkoušení, potvrzený průkaz **nedostávají**. V takovém případě vyplněné, neorazítkované a nepodepsané průkazy dostane pedagogický doprovod (z pravidla s testem), který má možnost žáky ve škole doučit a přezkoušet a po případném splnění podmínek průkaz podepsat a opatřit razítkem školy.

Na závěr provést vyhodnocení celého cyklu dopravní výchovy ve 4.třídě s předáním „Průkazu cyklisty“ pro žáky, kteří splnili podmínky pro jeho získání. Připomenout žákům, že například nácvikem některých prvků jízdy zručnosti bylo nejen zkvalitnit technické ovládání jízdního kola, ale nacvičit některé úkony, které vzhledem k věku a fyzické kondici žáků mohou být v silničním provozu pro ně nebezpečné. Jde například o udržení rovné stopy zejména při jízdě po nerovném povrchu, kdy jde z jejich strany o velký výdej síly a koncentrace.

Vzhledem k věku 10 let je třeba při hodnocení dávat přednost **kladnému hodnocení**, chválit děti za zlepšení, získání a upevňování nových vědomostí a dovedností s přáním, aby jim „první řidičák“ v životě přinesl radost z bezpečné jízdy a štěstí v silničním provozu.

Pro děti v tomto věku platí dvojnásobně slova J. A. Komenského:

*„Nejvíce si zapamatujeme to, co vidíme – to co slyšíme, si nezapamatujeme, i kdybychom to 100 krát slyšeli“.*

Těmito slovy by se měly řídit vyučující v teoretickém vyučování a praktickém výcviku na dopravním dětském hřišti.



## 5. PŘEPRAVNÍ PLÁN ŠKOLY

### 5.1 Cíle a úkoly

Cílem je děti ovlivnit při výběru dopravního prostředku ve vztahu k životnímu prostředí.

Úkolem je provádět analýzu rozdílných způsobů dopravy. Vliv na zdraví, na život v místě bydliště, na životní prostředí.

- Děti vypracovávají **přepravní plán** školy (vyhrazené parkování pro cyklisty, chodící a autobusy, zajištění rizikových přechodů přes komunikaci apod.) Starší děti provádějí analýzu obecní politiky (doprava, zdraví, mládež, vzdělání, apod.)

Přepravní plány vyžadují zapojení širšího spektra lidí, kteří budou s dětmi na plánech spolupracovat. Např. v Dánsku se v oblasti Odense během 10 let realizace „Bezpečná cesta do školy“ a vytvořením kvalitních přepravních plánů snížil počet nehod dětí v provozu na pozemních komunikacích o 80%.

### 5.2 Klíčové prvky v přepravním řádu školy

Přepravní plán školy by měl mít řadu klíčových prvků:

- Zajistit pro nutné případy parkování (zastavení) aut dále od školy.
- Propagovat střídání v doprovodu dětí do školy.
- Zvýšit bezpečnost v okolí školy dopravním zklidňováním - úpravou míst k přecházení, cyklistickými jízdními pruhy, 30 km zóny, ostrůvky pro chodce
- Informovat děti a rodiče o veřejné dopravě
- Vytvořit podmínky pro uschování jízdních kol v areálu školy
- Propagovat akce typu „Ve středu pěšky do školy“, „Týden chození pěšky“, „Evropský den bez aut, „Evropský týden mobility“ apod.

- Zakládat tzv. chodící autobusy. Rodiče si s dětmi stanoví místa (zastávky), kde v určený čas počkají na jiné děti s rodiči. Na této „zastávce“ si převezmou děti od ostatních rodičů a dojdou se všemi dětmi do školy. Zastávek může být na cestě do školy více a do školy tak přichází větší skupina dětí pod dohledem dospělé osoby.

Rodiče se v doprovodu dětí střídají. Tím, že umožní dětem absolvovat cestu pěšky, naučí je postupně bezpečné cestě do školy a děti s přímým kontaktem s dopravním prostředím učí vnímat a řešit různé situace, které na cestě vzniknou. Motivovat spolužáky k chůzi pěšky zadáváním úkolů k pozorování nebo sběrem kilometrů.

Řadu prvků přepravního plánu do školy nemohou žáci sami zajistit, proto si na pomoc při řešení sestavují pracovní skupiny, do kterých zvou různé odborníky. Tato skupina pak řeší nejen situace vzniklé při návrhu přepravního plánu, ale pomáhá žákům i s dalšími aktivitami projektu.

### **5.3 Přepravní skupiny**

**Cílem** je vytvořit u dětí povědomí o možnostech spolupráce při řešení problémů, naučit komunikovat, prosazovat a zároveň přijímat názor.

**Úkolem** je vytvořit pracovní skupinu, která bude řešit a navrhnout úpravy dopravního prostředí (přechody pro chodce, prostory před školami, přístupnost dětského hřiště, bezpečné vybavení dětského hřiště – aby měly děti lepší podmínky ke hře na hřišti a nezdržovaly se zbytečně poblíž rušných komunikací atd.).

V první fázi je důležité, aby se do skupiny tvořené převážně dětmi zapojil dospělý, který je schopen předat nadšení pro poznání, je zdrojem inspirace, ale zůstane v pozici pozorovatel. Může to být kdokoliv z dále jmenovaných:

- rodič, učitel, vychovatel, zástupce nebo ředitel školy, zástupce města nebo obce, pracovník BESIPU, dopravní inženýr, příslušník PČR, člen hasičského sboru, zástupce nevládních organizací, zdravotník, pracovník Českého červeného kříže, studenti pedagogických škol, prodejce nebo výrobce (kola, zádržných systémů, reflexních výrobků apod.), pracovník autoservisu, profesionální řidič, zástupce autoklubů a autoškoly, zástupce dopravního podniku, pojišťovny, sponzor, významná osobnost atd.

Pracovní skupina je otevřená a může být do ní zapojen každý, kdo má zájem o spolupráci s dětmi, kdo chce dětem pomoci a je schopen tvořivě myslet. Je důležité, aby spolupracovníci z řad dospělých vyměnili roli poučujících vedoucích za roli partnerskou. Jedním z hlavních úkolů těchto osob je pravidelně děti chválit a podporovat, pochválit za konkrétní kroky, nejlépe bezprostředně po úspěchu, ocenit i malý pokrok, snahu či úsilí. Pozitivní povzbuzení a pochvalu potřebují děti slyšet denně, je pro ně inspirací a motivací do další práce. Dospělí vytvoří prostředí s respektem a tolerancí, podpoří důvěru dětí ve vlastní schopnosti.

Děti v rámci práce v pracovní skupině získávají komunikativní, sociální a personální kompetence (Rámcový program pro základní vzdělávání).

Žáci:

- formulují a vyjadřují své myšlenky a názory
- naslouchají promluvám druhých lidí
- vhodně na ně reagují
- využívají informační a komunikační prostředky a technologie pro komunikaci s okolním světem
- využívají komunikativní dovednosti ke kvalitní spolupráci s ostatními
- účinně spolupracují ve skupině, podílí se na vytváření pravidel práce v týmu
- podílí se na utváření příjemné atmosféry v týmu na základě ohleduplnosti a úcty při jednání s druhými
- přispívají k diskusi v malé skupině i k debatě celé třídy, chápou potřebu efektivně spolupracovat

## **5.4 Možné další aktivity v rámci pracovní skupiny**

Pokud děti do pracovních skupin získají zástupce některých organizací, mohou využít jejich možností a zkušeností k dalším aktivitám.

### **A) Policie ČR**

- získávání informací a dat o nehodách a nehodových lokalitách
- preventivní programy Policie ČR a Městské policie
- spolupráce na přechodech pro chodce

### **B) Vedení školy a učitelé**

- pořádání celoškolských akcí a soutěží
- zařazení výsledků práce dětí do výuky
- implementace prvků dopravních výchovy do vzdělávacích okruhů
- výuka první pomoci (ve spolupráci se zdravotníky, instruktáž)
- tematicky zaměřené celoškolské dny – obdoba blokové výuky (možná vzájemná mezitřídní konzultace a spolupráce)

### **C) Rodiče**

- děti zajistí informovanost rodičů o opatřeních školy
- diskuse o zkušenostech rodičů ze zaměstnání, z nehody apod.
- instruktáž – brzdná dráha vozidel
- besedy

### **D) Zdravotníci a zdravotnické organizace**

- informace o následcích nehod chodců, cyklistů, spolujezdců bez zádržných systému
- ukázky práce
- výuka první pomoci
- vliv chůze a cyklistiky na zdraví, pěstování zdravých návyků, boj proti obezitě

#### **E) Hasiči**

- informace o nehodách z pohledu HZS
- ukázky práce (vyprošťování osob z vozidel, první pomoc, atd.)

#### **F) Dopravní experti**

- reálné možnosti projektových úprav
- vliv dopravních uspořádání na vznik dopravní nehody

#### **G) Experti na ekologickou výchovu**

- dopad dopravy na životní prostředí
- zodpovědná volba dopravních prostředků

#### **H) Budoucí pedagogové**

- pomoci při vytváření programů, soutěží, prezentací apod.

#### **CH) Média**

- tiskové zprávy pro tisk, rozhlas a televizi a podpora projektů v médiích

Některé děti jsou rády pověřeny různými funkcemi. Můžeme jim tedy nabídnout v rámci práce v pracovní skupině, ale i obecně i v rámci celého projektu, různé funkce. Např. koordinátor pro styk s veřejností, styčný pracovník pro spolupráci s policií, tiskovým mluvčím apod. Pracovní skupina může být rozdělena do řady menších sekcí, které budou zaměřeny na různé oblasti. Každá sekce může mít svého vedoucího. Děti takovou činností získají řadu dalších kompetencí

## **6. POKUSY**

### **6.1 Cíle a úkoly konkrétních situací**

Cíly aktivity je seznámit se s konkrétním nebezpečím některých „zákonitostí“, které jsou pro děti velmi nebezpečné. Úkolem je demonstrovat situace, které nemohou děti vyzkoušet osobně, ale pokusem si nebezpečí možné situace.

#### **A) Zádržný systém**

Pokus s hračkou ve vozíčku.

Děti narazí na překážku s hračkou ve vozíku. Hračka není nejprve připoutaná a z vozíčku vypadne. Při druhém pokusu hračku připoutáme. Velmi působivý a dětmi oblíbený je stejný pokus s vajíčkem.

#### **B) Brzdná dráha**

První fáze pokusu spočívá v různosti předmětů na různých površích (na koberci, PVC, dlažbě, folii). Pomoci napnuté gumy (dvě děti drží konce gumy a třetí dítě gumu napne)vystřelíme dřevěný kvádr na hladkém povrchu, na drsném povrchu apod. Děti změří rozdíl v délce dráhy. Prak musí být vždy stejně napnutý, aby kostka měla stejné „startovací“ podmínky. Děti porovnávají rozdíl. Brzdná dráha na hladkém a kluzkém povrchu je mnohem delší.

Druhá fáze pokusu probíhá při větším napnutí gumy, kdy kvádr získá větší rychlost a dojíždí do větší vzdálenosti (porovnání s vozidlem při větší rychlosti). Pokus je možné obměnit „jízdou „ kvádrů na nakloněné rovině. Využít můžeme například nářadí při hodině tělesné výchovy a zároveň porovnat i s kluzností různých podrážek. Tento pokus je vhodné propojit i s výukou vhodného obutí na kolo či různé sporty.

Zároveň s tímto pokusem je vhodné i zařadit různé hry na postřeh, při kterých děti porovnávají i různou reakční dobu. Starší děti pak mohou tvořit příklady, při kterých sestavují varianty reakční doby řidičů s brzdou dráhou. Děti se mají učit i empatii a předvídání chování řidičů. Z toho důvodu je, při probírání vztahu mezi reakční dobou a brzdou dráhou, důležité upozornit děti na nutnost udržovat s řidiči při přecházení silnice oční kontakt. Nezapomínejme však, že i zdrsňený povrch může mít různé zálužnosti. Například na silnici, kde je rozsypaný písek, může velmi snadno cyklista, ale i motorka a auta, dostat smyk a ohrozit nejen sebe, ale i chodce na chodníku.

### **C) Viditelnost ve tmě**

- svítivost barev a retroreflexního materiálu.
- děti pracují s retrireflexním materiálem a porovnávají viditelnost při osvětlení ve tmě
- dle pokusu bylo zjištěno, že barva modrá je viditelná až 18 m před osvětlením, červená 24 m, žlutá 37 m, bílá 55 m a retroreflexní barva už na 200 m.

### **D) Vlečná křivka**

Jedná se o hru s kostkami.

Děti se seznamují s nebezpečím, se kterým se mohou setkat, pokud stojí na rohu nebo v zatáčce. Tramvaj, kamion, auto s vlekem apod., potřebují při zatáčení větší plochu. Děti si mohou sestavit z kostek úzkou zatáčku a střídavě ji projíždět s krátkými autíčky. V zatáčce dojde při projíždění delším vozidlem k posunutí kostek. Tento pokus může mít i variantu, kdy zatáčku si děti sestaví z kamarádů. Touto zatáčkou projde nejprve jedno dítě samo, poté si obleče velkou krabici a prochází zatáčkou s touto krabici. Děti tak na vlastním těle poznají, co způsobí větší vozidlo a jaké jim tím hrozí nebezpečí.

### **E) Cyklistická přilba**

Jedná se o pokus s melounem.

V první variantě se dá do starší nepoužívané cyklistické helmy meloun, děti ho upevní a pustí na zem. Meloun zůstane nepoškozený. V druhé variantě se pustí meloun na zem bez přilby, děti vidí, jak se meloun roztříští.

## **7. BEZPEČNÁ CESTA DO ŠKOLY V RÁMCOVÉM VZDĚLÁVACÍM PROGRAMU PRO ZÁKLADNÍ VZDĚLÁVÁNÍ**

### **7.1 Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání**

Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání (dále jen RVP ZV) se dopravní výchově věnuje v mnohem větší míře než dřívější vzdělávací programy. Přesto se často setkává s námitkami, že dopravní výchova je RVP ZV zařazena jen okrajově. RVP ZV poskytuje relativně široký prostor pro začlenění prvků dopravní výchovy do všech předmětů. Zde jsou vybrány některé z cílů RVP ZV a některé kompetence, které děti plněním projektu „Bezpečná cesta do školy“ získají.

### **7.2 Projekt „Bezpečná cesta do školy“**

Cílem projektu „Bezpečně do školy“ je zvýšit bezpečnost dětí při každodenních cestách do školy a ze školy. Podpořit, aby se dopravovaly do školy pěšky, na kole nebo veřejnou městskou dopravou. Současně chce projekt zlepšit jejich povědomí o pravidlech dopravního chování a informovanost o mobilitě (důraz na trvalou udržitelnost). Projekt byl inspirován příklady z Velké Británie a čerpá ze zkušeností, které byly ověřeny v praxi – převážně v pražských základních školách.

Projekt „Bezpečná cesta do školy“ je založen na přímé zkušenosti žáků a na seznamování se s reálným prostředím v reálném čase. Projekt dává dětem mnohem větší šanci orientovat se v komplikovaném dopravním prostředí, a tím pádem i větší šanci přežít. Cílem dopravní výchovy, a tedy i projektu „Bezpečná cesta do školy“, je snížit následky dopravních nehod dětí prostřednictvím ovlivnění jejich sebeuvědomění, vědomého i podvědomého vnímání rizika. Jedná se tedy především o výchovu sebereflexí.



Projekt nelze zúžit na měsíc, týdenní akci nebo dokonce na jednodenní akci. Skutečného naplnění se docílí jen dlouhodobou činností a kombinací více aktivit. Je nutné zaujmout všechny děti a nabídnout takové aktivity, které osloví všechny typy dětí. Je velmi důležité, aby si dítě zvolilo metodu samo. Uchopí-li úkol podle vlastních vloh a nadání, zvyšuje rychlost vstřebání vstupních informací a zajistí si i snazší převedení informace do dlouhodobé paměti.

*„Lidský mozek funguje nejúčinněji, pokud se mu dovolí fungovat v souladu s jeho přirozenými procesy“.* (Leslie , A. Hart: Human brain and human learning, Lidský mozek a jeho učení, 1983)

Proto projekt „ Bezpečná cesta do školy“ nabízí více aktivit, aby si každé dítě našlo aktivitu, pro kterou nezíská to pravé nadšení, neosvojí si správné návyky v dostatečně rychlém čase a zároveň nebudou výsledky efektní.

### **7.3 Cíle vzdělávání**

- podněcovat žáky k logickému uvažování a k řešení problémů
- vést žáky k všestranné a účinné komunikaci
- rozvíjet schopnost spolupracovat
- připravovat žáky, aby se projevovali jako zodpovědné osobnosti
- projevovat pozitivní vztahy v chování, v jednání
- projevovat citlivý vztah k lidem
- učit žáky chránit své zdraví
- vést k toleranci a ohleduplnosti

## **7.4 Kompetence žáků**

Dovednosti žáků v oblasti prevence nehod v dopravním prostředí se zcela shodují s klíčovými kompetencemi RVP ZV.

Klíčové kompetence představují souhrn vědomostí, dovedností, schopností, postojů a hodnot důležitých pro osobní vývoj a uplatňování každého člena společnosti. Jsou souborem požadavků vzdělání, zahrnující podstatné vědomosti, dovednosti a schopnosti univerzálně použitelné v běžných pracovních a životních situacích. Nejsou vázány na jednotlivé předměty, nýbrž měly by být rozvíjeny jako součást obecného základu vzdělávání.

### **7.4.1 Kompetence k učení**

Vybírat a využívat vhodné způsoby, metody a strategie učení, plánovat, organizovat a řídit vlastní učení (plánovat, jak nejlépe se naučit bezpečnému pohybu a jak to naučit druhé).

Vyhledávat a třídit informace a využívat je v praktickém životě pro ochranu zdraví a života. Operovat s obecně užívanými termíny, znaky a symboly, hledat smysl neznámých termínů, znaků a symbolů, tvořit vlastní a tím pochopit lépe symboly stávající.

Vnímat a chápat souvislosti, propojovat do širších celků poznatky z různých vzdělávacích oblastí, vnímat dopravu a problémy s dopravou jako globální téma technické, historické, přírodní a zdravotní.

Samostatně pozorovat a získané výsledky porovnávat, kriticky hodnotit a vyvozovat z nich závěry pro ochranu zdraví a života.

Chápat smysl učení bezpečnému pohybu v dopravním prostředí, mít pozitivní vztah k učení, posoudit vlastní pokrok a učit překážky či problémy bránící učení, naplánovat si, jakým způsobem by žák mohl své učení zdokonalit, kriticky zhodnotit výsledky svého učení a diskutovat o nich.

Žák:

- plánuje
- organizuje
- řídí
- vyhledává a třídí informace
- operuje s obecně užívanými termíny, znaky a symboly
- samostatně pracuje a experimentuje
- poznává smysl a cíl učení

#### **7.4.2 Kompetence k řešení problémů**

Vnímat nejružnější problémové situace ve škole a mimo ni, rozpoznat a pochopit problém, rizika a nebezpečí, přemýšlet o nesrovnalostech a jejich příčinách, promyslet a naplánovat způsob řešení problémů a využívat k tomu vlastního úsudku a zkušeností.

Vyhledávat informace směřující k vhodnému řešení problému, nacházet jejich shodné, podobné a odlišné znaky, navrhnout nejbezpečnější řešení, využívat získané vědomosti a dovednosti k objevování různých variant řešení, nenechávat se odradit případným nezdarem a vytrvale hledat konečné řešení problému.

Samostatně řešit problémy, tedy volit vhodné bezpečné způsoby řešení, užívat při řešení problémů logické, matematické a empirické postupy aplikovat osvědčené postupy při řešení dopravních situací.

Kriticky myslet, činit uvážlivá rozhodnutí, uvědomovat si zodpovědnost za svá rozhodnutí a výsledky svých činů zhodnotit, chápat vztah mezi svým rozhodnutím a vlivu na okolí.

Žák:

- vnímá problémové situace
- vyhledává informace k řešení problémů
- samostatně řeší problémy
- kriticky myslí
- činí uvážlivá rozhodnutí

### **7.4.3 Kompetence komunikativní**

Formulovat a vyjadřovat své myšlenky a názory v logickém sledu, vyjadřovat se výstižně, jasně a zřetelně, souvisle a kultivovaně v písemném a ústním projevu.

Naslouchat promluvám druhých lidí, porozumět jim, vhodně na ně reagovat, účinně se zapojovat do diskuse, obhajovat svůj názor a v hodně argumentovat i při neshodě názorů, umět obhájit svůj názor vhodnou argumentací.

Rozumět různým typům textů a záznamů, obrazových materiálů, běžně užívaných gest, zvuků a jiných informačních a komunikačních prostředků, přemýšlet o nich, reagovat na ně a tvořivě je využívat ke svému rozvoji a k aktivnímu zapojení se do společného dění, vnímat projevy druhých (verbální i neverbální) a odhadnout případné riziko pro okolí.

Využívat informační a komunikační prostředky a technologie pro kvalitní a účinnou komunikaci s okolním světem, využívat informační a komunikační prostředky k vhodné argumentaci a ovlivňování bezpečných postojů druhých.

Využívat získané komunikační dovednosti k vytváření vztahů potřebných k plnohodnotnému soužití a kvalitní spolupráci s ostatními lidmi.

Žák:

- formuluje a vyjadřuje své myšlenky a
- naslouchá promluvám druhých lidí
- vhodně na ně reaguje
- využívá informační a komunikační prostředky a technologie pro komunikaci s okolním světem
- využívá komunikační dovednosti ke kvalitní spolupráci s ostatními

#### **7.4.4 Kompetence sociální a personální**

Účinně spolupracovat ve skupině, podílet se společně s pedagogy na vytváření pravidel práce v týmu, na základě poznání nebo přijetí nové role v pracovní činnosti pozitivně ovlivňovat kvalitu společné práce, vnímat potřeby skupiny a respektovat je.

Podílet se na utváření příjemné atmosféry v týmu, na základě ohleduplnosti a úcty při jednání s druhými lidmi přispívat k upevňování dobrých mezilidských vztahů, v případě potřeby poskytnout pomoc nebo i ni požádat.

Přispívat k diskusi v malé skupině i debatě celé třídy, chápat potřebu efektivně spolupracovat s druhými při řešení daného úkolu, oceňovat zkušenost druhých lidí, respektovat různá hlediska a čerpat poučení z toho, co si druzí lidé myslí, říkají a dělají.

Vytvářet si pozitivní představu o sobě samém, která podporuje jeho sebedůvěru a samostatný rozvoj, ovládat a řídit svoje jednání a chování, aby žák dosáhl pocitu sebeuspokojení a sebeúcty a nenechat se ovládat.

Žák:

- účinně spolupracuje ve skupině, podílí se s pedagogy na vytváření pravidel práce v týmu
- podílí se na utváření příjemné atmosféry v týmu na základě ohleduplnosti a úcty při jednání s druhými
- přispívá k diskusi v malé skupině i k debatě celé třídy, chápe potřebu efektivně spolupracovat
- vytváří si pozitivní představu o sobě samém

#### **7.4.5 Kompetence občanské**

Respektovat přesvědčení druhých lidí, vážit si jejich vnitřních hodnot, vcítit se do situací ostatních lidí, odmítat útlak a hrubé zacházení, uvědomovat si povinnost postavit se proti fyzickému a psychickému násilí, vnímat agresivitu za volantem jako společensky nepřijatelnou a nebezpečnou.

Chápat základní principy, na nichž spočívají zákony a společenské normy, být si vědom svých práv a povinností ve škole i mimo školu.

Rozhodovat se zodpovědně podle dané situace, poskytnout dle svých možností účinnou pomoc a chovat se zodpovědně v krizových situacích i v situacích ohrožujících život a zdraví člověka.

Chápat základní ekologické souvislosti a environmentální problémy, respektovat požadavky na kvalitní životní prostředí, rozhodovat se v zájmu podpory a ochrany zdraví a trvale udržitelného rozvoje společnosti.

Žák:

- respektuje přesvědčení druhých lidí, je schopen se vcítit do situací ostatní
- chápe základní principy, na nichž spočívají zákony a společenské normy
- rozhoduje se zodpovědně dle dané situace
- poskytne dle svých možností účinnou pomoc, chová se zodpovědně v krizových situacích a v situacích ohrožující život a zdraví
- aktivně se zapojuje do sportovních aktivit
- chápe základní ekologické a environmentální problémy

## **8. DOPRAVNÍ SOUTĚŽ MLADÝCH CYKLISTŮ PROPOZICE A POKYNY K ORGANIZACI**

### **8.1 Pravidla pořádání dopravní soutěže mladých cyklistů**

#### **Článek 1**

Dopravní soutěž mladých cyklistů (dále jen soutěž) vyhlašuje Ministerstvo dopravy -BESIP se spolu-vyhlašovatelí, kterými jsou Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy, Policejní prezidium Policie České republiky, Ústřední automotoklub ČR, Autoklub České republiky, Český červený kříž a další organizace, které zabezpečují činnosti obsažené v následujících člancích metodiky.

#### **Článek 2**

Soutěž se vyhlašuje každoročně. Je určena především žákům 5. – 8. Ročníků základních škol (zvláštních a speciálních škol) a odpovídajících ročníků víceletých gymnázií, popř. dalších alternativních škol.

1. kategorie – 5. – 6. ročník (popř. i 4. ročník ZŠ),
2. kategorie – 7. – 8. ročník ZŠ

### **Článek 3**

#### **Cílem soutěže je:**

- podněcovat a zvyšovat zájem žáků o dopravní výchovu a motorismus
- ověřovat znalosti žáků – cyklistů, jejich dovednosti v uplatňování pravidel provozu na pozemních komunikacích, v technice jízdy a v první pomoci
- přispívat ke zvýšení efektu výchovně-vzdělávací práce při dopravní výchově ve školách, ke správnému a bezpečnému chování žáků v provozu na pozemních komunikacích a ke snižování dopravní nehodovosti dětí.

### **Článek 4**

#### **Soutěž se skládá z disciplín:**

- pravidla silničního provozu na pozemních komunikacích – teoretická část (ve všech kolech soutěže),
- pravidla provozu na pozemních komunikacích - praktická část (od oblastního kola),
- jízda zručnosti (ve všech kolech soutěže),
- zásady poskytování první pomoci (od oblastního kola).

Obsah jednotlivých disciplín odpovídá požadavkům na znalosti a schopnosti žáků dané věkové kategorie a vychází z výchovně-vzdělávacích cílů příslušných škol. Ve všech kolech soutěže se hodnotí podle stejného bodovacího systému přidělovaných trestných bodů za chyby nebo nedostatky provedení.

### **Článek 5**

Soutěž má minimálně čtyři kola (základní, oblastní, krajské a celostátní). V základních kolech startují chlapci a děvčata v soutěži jednotlivců. V oblastním kole reprezentuje školu smíšené družstvo složené z žákyň a žáků, kteří se v základním kole umístili nejlépe. V obou kategoriích se jedná o čtyřčlenné družstvo (2 chlapci a 2 dívky). V krajském kole reprezentuje oblast družstvo, které se umístilo v oblastním kole jako první. Do celostátního finále postupuje družstvo, které se umístilo na prvním místě v krajském kole.



## Článek 6

Organizaci základního kola zabezpečuje škola za podpory obce, která je zřizovatelem, školy. Organizaci oblastního kola zabezpečuje obecní úřad s rozšířenou působností. Oblastí se pro účely tohoto materiálu rozumí správní obvod obce s rozšířenou působností. Oblastí může být správní obvod bývalého okresního úřadu, dohodnou-li se na tom obecní úřady s rozšířenou působností, jejichž správní obvody vytvářejí bývalé území okresu, zároveň určí hlavního organizátora, způsob financování a zajistí doručení přihlášek účastníků organizátorovi kola.

Organizaci krajského kola zabezpečuje kraj.

Organizaci celostátního finále zabezpečuje Ministerstvo dopravy – BESIP.

Na vlastní organizaci jednotlivých kol soutěže se mohou podílet i místní domy dětí a mládeže, dětské organizace, rodiče, místní složky spolky-vyhlašovatelů, nestátní neziskové organizace atd.

## Článek 7

Při financování v zásadě platí tato pravidla:

- a/ Náklady základních škol hradí školy, popř. za spoluúčasti místních složek, iniciativ a sponzorů (náklady na organizaci základních kol jsou minimální).
- b/ Náklady na organizaci oblastních kol hradí obce s rozšířenou působností. Náklady spojené s dopravou soutěžících do místa konání oblastního kola hradí obec, která je zřizovatelem školy vysílající družstvo.
- c/ Náklady na organizaci krajských kol hradí kraje. Náklady, spojené s dopravou soutěžících do místa konání krajského kola, hradí obec s rozšířenou působností, kterou družstvo reprezentuje.
- d/ Náklady na organizaci celostátního finále a náklady spojené s účastí v mezinárodní soutěži hradí Ministerstvo dopravy-BESIP. Náklady spojené s dopravou soutěžících do místa konání celostátního finále hradí kraj, který vysílá družstvo.

## **Článek 8**

Základní pomůcky pro organizaci jednotlivých kol (testové otázky, tiskopisy, diplomy) a propagaci soutěže zajišťuje Ministerstvo dopravy- BESIP.

## **Článek 9**

Ministerstvo dopravy - BESIP je oprávněno po dohodě se spolu-vyhlašovatelem soutěže provést potřebná upřesnění a doplňky těchto pravidel.

# **9. ORGANIZACE JEDNOTLIVÝCH KOL SOUTĚŽE**

## **9.1 Jednotlivá kola a jejich termíny**

Pro zdárný průběh každého ročníku soutěže jednotlivá kola probíhají v těchto termínech:

- základní kola do konce měsíce dubna příslušného roku (lze organizovat již v podzimních měsících),
- oblastní kola do konce května,
- krajská kola do konce 15. června
- celostátní finále do 30. června.

Při zabezpečení soutěže je nutno respektovat vyhlášku MŠMT ČR č. 431/ 1992 Sb., ze dne 30. července 1992, o organizaci a financování soutěží a přehlídek žáků předškolních zařízení, škol a školských zařízení, popř. její novelizaci.

Povinností pořadatelů jednotlivých kol je vytvořit nezbytné podmínky pro úspěšný průběh soutěže a zajistit personální, organizační, zdravotní a materiální zabezpečení a propagaci. Pořadatel (s výjimkou základních škol) vydá propozice.

## 9.2 Propozice by měly obsahovat

- vyhlášovatele soutěže a pořadatele příslušného kola soutěže
- jmenný seznam osob plnící roli rozhodčích a jury
- údaje o místě a termínu konání soutěže
- způsob dopravy soutěžících (doporučení, popř. způsob zajištění)
- rámcový program akce
- rozpis jednotlivých disciplín (včetně typu používaných jízdních kol)
- způsob řešení protestů a námitek
- způsob rozlosování jednotlivých družstev
- upozornění na změny a úpravy propozic (pokud se v některých dílčích částech liší)
- kontaktní údaje
- způsob a termín odeslání závazné přihlášky
- dílčí pokyny: předpokládaný návrat, vybavení členů družstev atd.

Družstva, která ze základního kola postoupila do dalších kol, doprovází při účasti v těchto kolech pedagogický pracovník (dále jen doprovázející osoba) – zpravidla ten, který žáky připravoval na účast v soutěži. Doprovázející osoba zodpovídá za žáky při dopravě i po dobu konání příslušného kola, za kázeň soutěžících garantuje správný a včasný nástup soutěžících k plnění jednotlivých disciplín.

Organizátoři jednotlivých kol soutěže včas a řádně poučí všechny rozhodčí disciplín i jejich pomocníky o způsobu hodnocení a přidělování trestných bodů tak, aby výklad byl jednoznačný a aby nedocházelo ke zbytečným protestům a tím i k časovým ztrátám.

## 10. ZÁVĚR

Dopravní výchova je, dle mého názoru, nesmírně důležitá součást výuky na základních školách. Stejně tak je velmi důležité, aby byly děti vychovávány ke správnému chování v silničním provozu již v rodině.

Jak jsem uvedl v této bakalářské práci, dopravní výchova má především preventivní charakter. Zaměřuje se na věkovou kategorii žáků na I. stupni a II. stupni ZŠ, kdy je její výuce věnována nemalá pozornost. Konkrétně u dětí na I. stupni se jedná o cílovou skupinu, u které vhodně volené preventivní aktivity bývají velmi dobře přijímány a informace děti velmi dobře vstřebávají a uchovávají dlouhou.

S dopravní výchovou a prevencí by se mělo začínat již v předškolním věku, což se ve většině mateřských škol děje. Ve druhých až pátých ročnících na ZŠ se již téma konkretizuje a zaměřuje se na problematiku **„Bezpečná cesta do školy a zásady bezpečného chování v silničním provozu“**, kdy je kladen důraz na následující situace: sám na ulici, jak správně přecházet přes přechod pro chodce, přecházení mimo přechod pro chodce, před jakými vozidly nemá chodec přednost, chůze po silnici, kde není chodník, povinnosti cyklisty v silničním provozu, poznávání dopravních značek, vybavení jízdního kola, apod.

Dopravní výchova je součástí ŠVP. Pedagog by měl být schopen podat dětem profesionální vysvětlení v rámci vyučování. Domnívám se však, že pro žáky je mnohem přínosnější výklad profesionála – policisty preventisty.

V rámci práce na bakalářské práci jsem absolvoval několik náslechoových hodin ve 4. třídě na ZŠ Křivoklát. Zde probíhala hodina dopravní výchovy v dikci policisty-preventisty. Děti reagovaly spontánněji a upřímněji, byly velmi zvědavé. Výše zmíněná problematika jim byla vyložena výkladovou formou. Tato preventivní aktivita je prováděna v souladu se stanovisky BESIPu a v souladu se zákonem o provozu na pozemních komunikacích. Policista ve výkladové části vhodně volenými otázkami, nebo formou hry, zapojil děti do programu. Nešlo tedy o přednášku "klasického typu". Policista se neustále ujišťoval, zda děti problematiku chápou. Výklad policista doprovodil, pro lepší názornost, ukazováním ilustračních kartiček s modelovými situacemi. Na závěr vyučovací hodiny dětem předložil test, který obsahoval otázky, týkající se přednášené problematiky.

Děti v tomto věku si již musí uvědomit, že i jako chodci a cyklisté mají své zákonné povinnosti.

Jsem přesvědčen, že v nynějším světě dnešní silniční dopravy dochází často k velkému ohrožení našich dětí. Statistiky hovoří, že v roce 2010 byly účastníky dopravní nehody právě děti a to ve 240 případech (jedná se o chodce a cyklisty). Právě zvyšující agresivita a bezohlednost účastníků silničního provozu se neustále zvyšuje. Stále se hovoří o neukázněnosti chodců, cyklistů, dětí. Ale toto vše vyplývá z neznalosti a nerespektování pravidel silničního provozu na pozemních komunikacích.

Domnívám se však, že prvotní problém se nachází právě v rodině, kde se často setkáváme právě s porušováním pravidel v silničním provozu (agresivní jízda tatínků, vulgarismy atd.). Jako další zásadní problémem shledávám v absenci účinné primární prevence v oblasti dopravní výchovy a to už v mateřské škole a v prvním a druhém stupni základní školy. Zde se děti učí jen jmenovat názvy dopravních prostředků bez znalosti vlastností těchto prostředků. Děti nezískají základní orientaci v oblasti předvídání, netuší, jaké nebezpečí mohou od různých typů aut v různých situacích očekávat. Zejména prevence je velmi zásadním faktorem, v narůstajícím ohrožení dětí v reálném světě silniční dopravy.

Tato bakalářská práce mě přivedla k novým poznáním a novému pohledu na vztah dítěte k pravidlům silničního provozu. Současně mně umožnila zamyslet se nad smyslem dopravní výchova a na tom, jaký má toto vzdělávání a vedení dětí význam. Současně jsem své teoretické znalosti využil v praxi. Jsem přesvědčen, že dopravní výchova má neoddiskutovatelný vliv na dítě. Protože právě z těchto dětí, které bedlivě naslouchají a vstřebávají informace o tom, jak se chovat v silničním provozu, budou jednou také dobří řidiči.

## POUŽITÁ LITERATURA:

BESIP – *Edice dopravní výchovy „ Výcvik na dětských dopravních hřištích “* č.14/1997

BESIP – *Metodický list k činnosti dětských dopravních hřišť*

Bezpečná cesta do školy, CDV, 2006

Kubánková, I., Počinek, S.: *Kurs dopravní výchovy 10.* Praha, BESIP, 1993

*Občanská výchova a Rodinná výchova*, příručka pro učitele pro základní školy a víceletá gymnázia, Nakladatelství Fraus, 2005

*Rámcový vzdělávací program pro základní vzdělávání*, Praha, VÚP, 2004

Učitelské noviny č. 2324/2005, *Prevence dopravních úrazů u dětí mladšího školního věku*

Votruba, J., *Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník základní školy*, Ministerstvo dopravy ČR, Nakladatelství Fortuna, ISBN 80-7168-246-2

Zákon č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích ve znění pozdějších Předpisů (doplňen zákonem č. 60/2001 Sb., č. 478/ 2001 Sb., č. 62/2002., č. 311/2002 Sb. a č. 320 / 2002 Sb.)

## **OSTATNÍ ZDROJE:**

[www.ibesi.cz](http://www.ibesi.cz)

[www.alternativni-cyklistika.cz](http://www.alternativni-cyklistika.cz)

[www.ibesib.cz/Kdo-jsme](http://www.ibesib.cz/Kdo-jsme)

[www.dopravni-znaceni-eu](http://www.dopravni-znaceni-eu)

[www.detsvibezurazu.cz](http://www.detsvibezurazu.cz)

[www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

[www.rvp.cz](http://www.rvp.cz)



## **SEZNAM PŘÍLOH**

Příloha č. 1 – Pracovní list pro žáky 1. a 2. třídy ZŠ

Příloha č. 2 – Pracovní list pro žáky 2. a 3. třídy ZŠ

Příloha č. 3 – Dopravní značky-Součást obsahu výuky dopravní výchovy v 1. a ve 2. ročníku ZŠ


Příloha č. 4 – Dopravní značky- Součást obsahu výuky dopravní výchovy ve 2. a 3. ročníku ZŠ

Příloha č. 5 – Dopravní značky- Součást obsahu výuky dopravní výchovy ve 3. a 4. ročníku ZŠ


Příloha č. 6 – Dopravní značky- Součást obsahu výuky dopravní výchovy v 4. a 5. ročníku ZŠ

# Příloha č. 1



## Pracovní list pro žáky 1. a 2. třídy<sup>1</sup>





### CHODCI A DOPRAVNÍ PROSTŘEDKY





1.






2.

V	L	A	K	T	P	O	T	D
D	V	U	O	R	T	E	M	K
O	N	T	R	A	M	V	A	J
O	L	O	K	K	R	S	Ř	Ď
P	Í	L	E	T	A	D	L	O
R	A	U	T	O	B	U	S	L
M	O	T	O	R	K	A	E	Y
A	N	Á	K	L	A	Ď	Á	K

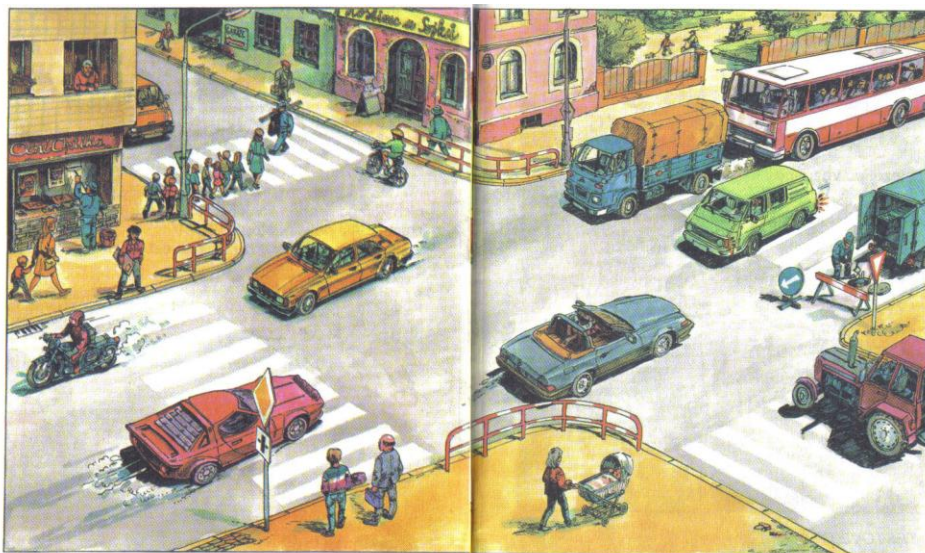
4

1. Které dopravní prostředky jsi potkal cestou do školy? Vidiš nějaké z okna? Nakresli do rámečku, který dopravní prostředek na předchozí stránce chybí.

2. Ve čtyřsměrce je ukryto 11 dopravních prostředků. Až je vyškrtáš, zůstane ti 18 písmen. Když je přečteš po sloupcích, dostaneš tajenku.

## Příloha č. 2

### Pracovní list pro žáky 2. a 3. třídy ZŠ<sup>2</sup>



Vyjmenuj všechny účastníky provozu, které vidíš na obrázku.  
Poznáš, kdo není účastníkem silničního provozu?

Každý účastník provozu má v silniční dopravě své místo.

<sup>2</sup> Dopravní výchova pro 2. a 3. ročník ZŠ, Josef Votruba, Fortuna, 2003

### **Příloha č. 3 - Dopravní značky**

**Součást obsahu výuky dopravní výchovy v 1. a 2. Ročníku ZŠ**



Obrázek č. 4 – stezka, přechod pro chodce



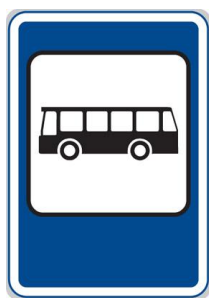
Obrázek č. 5 – Stezka pro cyklisty



Obrázek č. 6 - Podchod nebo nadchod



Obrázek č. 7 - Obytná zóna



Obrázek č. 8 – 9 - Zastávka autobusu / tramvaje, trolejbusu /

## Příloha č. 4 - Dopravní značky

Součást obsahu výuky dopravní výchovy ve 2. a 3. ročníku ZŠ

### Dopravní značky<sup>3</sup>



Obrázek č. 10 - Práce na silnici



Obrázek č. 11 – Zúžená vozovka



Obrázek č. 12 – Jiné nebezpečí

---

<sup>3</sup> Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/>



Obrázek č. 13 – Dopravní značení zatáček



Obrázek č. 14 – zatáčka vlevo



Obrázek č. 15 – železniční přejezd bez závor



Obrázek č. 16 – železniční přejezd se závorami



Obrázek č. 17 – jednosměrná ulice



## **Příloha č. 5 – Dopravní značky**

Součástí obsahu výuky dopravní výchovy ve 3. a 4. ročníku ZŠ



Obrázek č. 18 – Hlavní silnice



Obrázek č. 19 – Konec hlavní silnice



Obrázek č. 20 – Křižovatka s vedlejší silnicí



Obrázek č. 21 – Dej přednost v jízdě



Obrázek č. 22 – Stůj, dej přednost v jízdě



Obrázek č. 23 – Stezka pro cyklisty



Obrázek č. 24 – Přikázaný směr jízdy



Obrázek č. 25 – Zákaz vjezdu pro cyklisty



Obrázek č. 26 – Zákaz vjezdu všech vozidel



Obrázek č. 27 – Jedno směrný provoz



Obrázek č. 28 – Slepá ulice



Obrázek č. 29 – První pomoc



Obrázek č. 30 – Nemocnice



Obrázek č. 31 – Parkoviště



Obrázek č. 32 – Počátek obce



Obrázek č. 33 – Konec obce



Obrázek č. 34 – Zákaz odbočení vlevo



Obrázek č. 35 – Zákaz odbočení vpravo



Obrázek č. 36 – Dálnice



Obrázek č. 37 – Silnice pro motorová vozidla



Obrázek č. 38 – Směrové tabule

#### **Dopravní značky<sup>4</sup>**

Hlavní silnice /začátek, konec /, Křižovatka s vedlejší silnici, Dej přednost v jízdě, Stůj, dej přednost v jízdě, Příkladový směr jízdy / objíždění /, Stezka pro cyklisty, Zákaz vjezdu cyklistů, Zákaz vjezdu všech vozidel / v obou směrech, v jednom směru /, jedno-směrný provoz, Slepá silnice, První pomoc, Nemocnice, Parkoviště, Počátek obce, Konec obce, Zákaz odbočení vpravo, Dálnice, Silnice pro motorová vozidla, směrové tabule.

## Příloha č. 6 – Dopravní značky

**Součást obsahu výuky dopravní výchovy v 4. a 5. Ročníku ZŠ**

**Dopravní značky<sup>5</sup> / 4. a 5. ročník ZŠ a 5. a 6. ročník ZŠ /**

Zákaz předjíždění / konec /, Zákaz odbočování vlevo, Přednost protijedoucích vozidel, Přednost před protijedoucími vozidly, Křižovatka, Nerovnost vozovky, Nebezpečí smyku, Jízda v obou směrech, Jiné nebezpečí, Pozor, přechod pro chodce, Zákaz stání, Zákaz zastavení, Jiný zákaz, Dodatkové tabulky, Podélná čára přerušovaná, Podélná čára přerušovaná, Podélná čára souvislá, Kruhový objezd, Příčný práh, Výstražný kříž pro železniční přejezd.



Obrázek č. 39 – Zákaz předjíždění



Obrázek č. 40 – Zákaz odbočení vlevo

---

<sup>5</sup> Zdroj: <http://www.dopravni-znaceni.eu/>



Obrázek č. 41 – Přednost protijedoucích vozidel



Obrázek č. 42 – Přednost před protijedoucími vozidly



Obrázek č. 43 – Křižovatka



Obrázek č. 44 – Nerovnost vozovky





Obrázek č. 45 – Nebezpečí smyku



Obrázek č. 46 – Jiné nebezpečí



Obrázek č. 47 – Pozor, přechod pro chodce



Obrázek č. 48 – Zákaz stání



Obrázek č. 49 – Zákaz zastavení



Obrázek č. 50 – Jiný zákaz



Obrázek č. 50 – Dodatková tabulka



Obrázek č. 51 – Podélná čára přerušovaná



Obrázek č. 52 – Kruhový objezd



Obrázek č. 53 – Příčný práh



Obrázek č. 54 – Výstražný kříž pro železniční přejezd